Government of Canada Gouvernement du Canada

Canada

Français | Contact Us | Help | Search | Canada Site

What's New | Who We Are | DSP Home | PWGSC Home | CCSB Home

Depository Services Program

Parliamentary Research Branch

This document was prepared by the staff of the Parliamentary Research Branch to provide Canadian Parliamentarians with plain language background and analysis of proposed government legislation. Legislative summaries are not government documents. They have no official legal status and do not constitute legal advice or opinion. Please note, the Legislative Summary describes the bill as of the date shown at the beginning of the document. For the latest published version of the bill, please consult the parliamentary internet site at www.parl.gc.ca

LS-341E

BILL C-77: AN ACT TO AMEND THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

Prepared by
David Johansen
Law and Government Division
31 May 1999

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-77

HOUSE OF COMMONS		SENATE	
Bill Stage	**Date**	**Bill Stage**	**Date**
First Reading:	25 March 1999	First Reading:	
Second Reading:		Second Reading:	
Committee Report:		Committee Report:	
Report Stage:		Report Stage:	
Third Reading:		Third Reading:	

Royal Assent:
Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

TABLE OF CONTENTS

BACKGROUND

ANALYSIS

A. General

B. Objectives

C. Extra-provincial Motor Carrier Safety

100-03487/

D. Extra-provincial Bus Undertakings

E. Exemptions, Regulations, Enforcement, and Offence and Punishment

F. Transitional Provisions

G. Consequential Amendments

H. Coming into Force

COMMENTARY

BILL C-77: AN ACT TO AMEND THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

BACKGROUND

On 25 March 1999, Bill C-77, an Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other Acts, was introduced in the House of Commons by the Hon. Stéphane Dion on behalf of the Minister of Transport, the Hon. David Collenette.

The *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA) applies to extra-provincial motor carrier (truck and bus) undertakings. These are domestic or foreign motor carriers that operate across provincial or international boundaries. The federal government has the constitutional responsibility for regulating such motor carriers, but the MVTA delegates to the provinces the authority to regulate them.

Amendments to the Act in 1987 made the exercise of provincial regulation (licensing) of extra-provincial trucking conditional on the application of federally prescribed fitness (safety and insurance) standards, and the elimination of most economic controls. The amendments also established federal authority to regulate the safe operation of extra-provincial motor carriers.

The MVTA currently consists of the following four major components:

- Section 3 - concerning safety - allows federal regulation of the safe operation of extra-provincial motor carrier undertakings;
- Part I (sections 4-6) - concerning bus transport - allows provinces to regulate extra-provincial bus

undertakings using their own rules;

- Part II (sections 7-10) - concerning trucking - allows provinces to regulate extra-provincial truck undertakings using their own rules, provided that they allow all carriers that meet federally prescribed fitness criteria (safety and insurance aspects) to operate; and

- Part III (sections 11-15) - concerning intra-provincial trucking - allows provinces to regulate the intra-provincial operation of extra-provincial truck undertakings using their own rules.

Other components of the current Act cover enforcement and consequential amendments to other legislation.

According to Transport Canada's Position Paper entitled *Review of the Motor Vehicle Transport Act* (February 1998), the environment in which Canadian motor carriers operate has changed considerably since 1988. Deregulation ushered in an era in which governments focused on the safety performance of motor carriers. Canadian regulatory policy since 1988 has been driven in part by national and international trade initiatives which sought to remove obstacles to trade in transportation services. Both the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and the Agreement on Internal Trade include commitments to harmonize standards and remove barriers in the motor carrier sector. Within Canada, the Agreement on Internal Trade process also provided an impetus for examining the largely regulated bus sector through a government/industry task force.

According to the departmental Position Paper, government and industry recognize that a consistent regime for motor carrier safety must be based on recognized standards. Since 1988, the federal and provincial governments have supported the development and implementation of Canadian standards through the National Safety Code for Motor Carriers (NSC), which sets comprehensive standards for commercial vehicle operations. Those standards are developed by committees made up of federal, provincial, territorial, industry and public interest representatives that report to government through the Canadian Council of Motor Transport Administrators. The NSC standards have been agreed on and are largely implemented by the provincial and territorial governments, albeit with some differences. The proposed changes to the MVTA set out in Bill C-77 are intended to support consistent application of the regulatory regime that has evolved across jurisdictions.

In announcing the proposed amendments, Mr. Collenette stated, "These amendments establish carrier safety as the primary focus of the federal regulation of motor carriers and create the tools for ensuring national consistency in safety performance regulation. The amendments also eliminate barriers to competition in the bus industry, while allowing flexibility to deal with rural transportation in a deregulated environment."

Building on the reforms introduced in 1987, the proposed amendments would modernize and streamline the regulation of extra-provincial motor carrier (truck and bus) undertakings in Canada. Among other things, they would:

- create a national regulatory framework for provincial administration of a safety regime for extra-provincial motor carriers, based on national safety standards embodied in the National Safety Code for

Motor Carriers (in particular, Standard 14, entitled *Compliance Review - Safety Ratings*);

- provide for national policy direction supporting the implementation of that framework;
- ensure that Canada had the tools to harmonize motor carrier regulatory standards internationally by establishing mechanisms with various countries for the reciprocal recognition of motor carrier standards, ratings, and safety performance assessments; and
- gradually eliminate economic regulation of the extra-provincial bus industry over a two-year period.

In a news release, Mr. Collenette stated, "These amendments meet the objectives of the Government of Canada to promote safety, modernize transportation regulation, reduce the regulatory burden on industry, and help improve industry efficiency and productivity."

ANALYSIS

A. General

Clauses 1 to 6 of the bill would amend the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*, while clauses 7 to 9 would make consequential amendments to three other Acts and clause 10 concerns the coming into force of provisions of the bill.

Clause 1 would amend section 1 of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* to change the Act's name to the Motor Vehicle Transport Act.

Clause 2 would repeal certain definitions in section 2(1) of the Act, including the definitions of a "local truck undertaking" and a "provincial transport board." It would add two new definitions that are relevant to the bill: an "extra-provincial motor carrier undertaking" would mean an extra-provincial bus undertaking or an extra-provincial truck undertaking, both of which are defined in the current Act; and a "provincial authority" would mean a person or body that had, under the law of a province, authority to control or regulate motor carrier undertakings operating exclusively in the province.

Clause 3 would repeal sections 3 to 10 of the Act and replace them with proposed sections 3 to 10.5.

B. Objectives

The current Act does not specifically address overall transportation policy. Proposed section 3(1) would set out the objectives of the Act, which would be to ensure that the National Transportation Policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act* was carried out with respect to extra-provincial motor carrier undertakings; that the regulatory regime for those undertakings was focused on safety performance assessments based on the

National Safety Code for Motor Carriers; and that the operating standards that applied to those undertakings were applied consistently across Canada. According to proposed section 3(2), the Governor in Council could, on the recommendation of the Minister after consultation with the provinces, issue transportation policy statements consistent with the objectives set out in proposed section 3(1). Proposed section 3(3) stipulates that, with respect to extra-provincial motor carrier undertakings, provincial authorities would be required to have regard to all transportation policy statements issued under proposed section 3(2).

The Minister could conduct any research, studies and evaluations that he or she considered necessary to carry out the objectives of the Act (proposed section 3.1).

The Minister could, after consultation with the provinces and on the terms and conditions that he or she specified, enter into agreements with provincial governments or other persons or bodies in support of the objectives set out in new section 3 (proposed section 3.2(1)). In addition, after such consultation the Minister could enter into arrangements with foreign states to promote the objectives of the Act, including the recognition by Canada of documents analogous to safety fitness certificates issued by those states and the recognition by those states of safety fitness certificates issued in Canada (proposed section 3.2(2)). According to the departmental backgrounder on the proposed amendments to the MVTA, this reciprocal recognition of standards and ratings would promote a more efficient and productive movement of goods and support the international harmonization objective of NAFTA.

C. Extra-provincial Motor Carrier Safety

In effect, proposed amendments to the MVTA would allow provinces and territories whose safety compliance regimes were compatible with the NSC standards to give an extra-provincial motor carrier (truck or bus) a safety rating, and to issue it with a safety fitness certificate that would be recognized by other Canadian jurisdictions. In the case of extra-provincial carriers that had poor safety performances, proposed amendments would also allow a province or territory, under the authority of the Act, to apply sanctions, including downgrading the ratings of such carriers and revoking their safety fitness certificates and thus their right to operate.

According to proposed section 4(1), no person or body could operate an extra-provincial motor carrier (truck or bus) undertaking without holding a safety fitness certificate issued under the authority of the *Motor Vehicl Transport Act*. A safety fitness certificate would not have to be in any particular form (proposed section 4(2)).

Each provincial authority could, in accordance with the regulations, issue a safety fitness certificate allowing a person or body to operate an extra-provincial motor carrier undertaking (proposed section 5(1)). Such a safety fitness certificate would be valid throughout Canada (proposed section 5(2)). The provincial authority that reviewed decisions to issue or revoke safety fitness certificates could establish any rules or procedures that would apply in that regard. In the absence of such rules or procedures, the procedures governing reviews of decisions with respect to the granting and revocation of licences of motor carrier undertakings in that province would apply (proposed section 5(3)).

If the Minister, after consultation with the provinces, was satisfied that the provincial authority in a province was not issuing safety fitness certificates in accordance with the Act, he or she could, by order, determine that the provincial authority no longer had the power to issue such certificates (proposed section 6(1)), as of the date of the publication of the order in the *Canada Gazette* (proposed section 6(2)). An extra-provincial motor carrier undertaking that held a safety fitness certificate issued by a provincial authority that had in this way lost its power to issue certificates would, not later than 60 days after publication of the order, be required to file a declaration with another provincial authority that the undertaking was subject to supervision by it (proposed section 6(3)).

According to proposed section 7, if the Minister was satisfied that a provincial authority that had lost its power to issue safety fitness certificates under proposed section 6 had remedied its default and established a plan to ensure that it did not recur, he or she would, by order, be required to revoke an order made under proposed section 6(1).

D. Extra-provincial Bus Undertakings

The MVTA currently allows each province to regulate extra-provincial bus undertakings in the same manner as local (i.e., strictly intra-provincial) bus undertakings. The Act now stipulates that, in a province that requires a licence for the operation of a local bus undertaking, no person shall operate an extra-provincial bus undertaking except under and in accordance with a licence issued under the authority of Part I of the Act. The Act further provides that each provincial transport board may, in its discretion, issue a licence to a person to operate an extra-provincial bus undertaking on the like terms and conditions and in the like manner as if it were a local bus undertaking. As well, where the provincial transport board determines or regulates tariffs and tolls for local bus transport, it may, in its discretion, do so for extra-provincial bus transport on like terms and conditions and in the same manner.

According to the departmental backgrounder on the proposed amendments to the MVTA, the current regulatory regime for extra-provincial bus carriers is becoming increasingly inconsistent and fragmented. The department notes that a number of provinces and territories are prepared to abandon economic regulation and that deregulation through the MVTA network would ensure that extra-provincial carriers were treated consistently. The bill proposes gradual elimination of the economic regulation of the extra-provincial bus industry.

Proposed section 8 in clause 3 of the bill stipulates that proposed sections 4 to 7 (outlined above and concerning the issuance of a safety fitness certificate) and proposed sections 9 to 10.5 (outlined below) would apply to an "extra-provincial bus undertaking," a term defined in the current Act to mean "a work or undertaking, for the transport of passengers or passengers and goods by bus, that connects a province with any other or others of the provinces or extends beyond the limits of a province."

A province could require an extra-provincial bus undertaking to notify the relevant provincial authority of the bus service that it provided and to publish its tariffs, schedules and a notice of intention to abandon all or part of its service (proposed section 9).

Proposed sections 10.1 to 10.5 would apply to a person or body that transported passengers between two points in a province (i.e., intra-provincial transportation) by means of an extra-provincial bus undertaking (proposed section 10).

According to proposed section 10.1, if a licence was required for the operation of a local bus undertaking in a province, no person or body would be permitted to engage in the intra-provincial bus transportation of passengers except in accordance with a licence issued under proposed section 10.2.

Each provincial authority could, in its discretion, issue a licence to a person or body to engage in the intra-provincial bus transportation of passengers in the province on the like terms and conditions and in the like way as local bus transport (proposed section 10.2).

Where tariffs and tolls for local bus transportation of passengers in a province were determined or regulated by the provincial authority, that authority could, in its discretion, determine or regulate the tariffs and tolls for the intra-provincial bus transportation of passengers on the like terms and conditions and the like manner (proposed section 10.3).

The provincial authority would be required to exercise the discretion given to it by proposed sections 10.2 and 10.3 by applying the same criteria to an extra-provincial bus undertaking as it would to a local bus undertaking in like circumstances (proposed section 10.4).

According to proposed section 10.5(1), but subject to proposed section 10.5(2), proposed sections 10 to 10.4 would cease to have effect two years after the coming into force of proposed section 10.5. Proposed section 10.5 (2) stipulates that, at any time while proposed sections 10.1 to 10.4 were in force, the Governor in Council could, by order, on the recommendation of the Minister made after consultation with the provinces, continue those sections in force for any further period specified in the order.

Certain proposed amendments would thus, over a two-year period, deregulate extra-provincial bus service, while leaving the provinces and territories free to choose whether to continue to regulate intra-provincial bus service by extra-provincial bus undertakings during that period. According to the departmental backgrounder on the proposed amendments to the MVTA, this deregulation would, by increasing competition, help the extra-provincial bus industry operate more efficiently and productively.

E. Exemptions, Regulations, Enforcement, and Offence and Punishment

Clause 4 would amend the current section 16 of the Act and add a new section 16.1.

The current section 16, which would become section 16.(1), would in future provide that the Minister could, after consultation with any affected provinces, exempt from the operation of the Act or of any its provisions, either

generally or for a limited period, or in respect of a limited area, any person, or the whole or any part of any extra-provincial motor carrier undertaking or any class of those undertakings, provided the Minister believed the exemption would be in the public interest and would not be likely to affect motor carrier safety. Proposed section 16(2) would provide that an exemption under proposed section 16(1) would be subject to any terms or conditions that the Minister might specify in it.

Proposed section 16.1(1) would provide broad powers for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the affected provinces, to make regulations generally for purposes of carrying out the provisions of the Act. Included among other regulation-making powers would be those prescribing classes of extra-provincial motor carrier undertakings for purposes of the Act; respecting the criteria according to which provincial authorities could issue safety fitness certificates under proposed section 5; and prescribing the type, amount and conditions of insurance and bonding coverage that an extra-provincial motor carrier undertaking would have to hold. A regulation made under proposed section 16.1(1) could incorporate by reference: a) a standard relating to the safe operation of a motor carrier undertaking as amended from time to time; and 2) the law of a province relating to motor vehicle undertakings as amended from time to time (proposed section 16.2).

Clause 5 of the bill would replace the current sections 17(1) and (2) of the Act with proposed sections 17(1)to (3) in order to conform with changes proposed in the bill. According to proposed section 17(1), if the Minister considered that the government of a foreign country had engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian extra-provincial motor carrier undertakings operating in that country or between that country and Canada, he or she, with the concurrence of the Minister of Foreign Affairs, would be required to seek the elimination of those practices through consultations with that country. Section 17(2) would in future make reference to a "provincial authority" instead of the "provincial transport board" and to a "safety certificate" instead of a "licence." A provincial authority to which an order applied would be required to comply with it (proposed section 17(3)).

Clause 6 of the bill would replace sections 22 to 35 of the Act with proposed sections 22 to 26. Proposed section 22 would now refer to a "provincial authority" rather than a "provincial transport board," the phrase in the current section 22.

F. Transitional Provisions

The heading preceding proposed sections 23 to 26 would read "Transitional Provisions."

According to proposed section 23, an extra-provincial motor carrier undertaking that, on the day immediately before the coming into force of this provision, was authorized to operate within a province, would be deemed to hold a safety fitness certificate issued under proposed section 5.

Proposed section 24 deals with licences for the operation of an extra-provincial bus undertaking within a province that had been issued under a law of that province and were in effect on the day immediately before proposed section 24 came into force. Where such licences had been issued to persons holding a licence for that

undertaking issued under the Act as it read before the coming into force of the proposed section, they would be deemed to have been issued under proposed sections 10 to 10.5.

According to proposed section 25(1), and subject to proposed section 25(2), an application for a licence that had been made under current sections 5, 8 or 13 as these read before the coming into force of proposed section 25, and that was pending on the day immediately preceding that event, would be deemed to have been made under proposed section 5 of the Act and would be dealt with in accordance with the Act. Proposed section 25(2) deals with applications for a licence for intra-provincial bus transport that had been made under the current section 5 as it read immediately before the coming into force of proposed section 25, and were pending on the day immediately before that event. Such application would be deemed to have been made under proposed section 5 and under proposed sections 10 to 10.5 and would have to be dealt with in accordance with the Act.

After the expiry of four years after the coming into force of proposed section 26 and before the expiry of five years, the Minister would be required to undertake and complete a comprehensive review of the operation and effect of the amendments to the Act in the bill and, without delay, to prepare a report on that review (proposed section 26(1)). The report would have to be available to the Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety at its next meeting after the report's completion (proposed section 26(2)).

G. Consequential Amendments

Clauses 7 to 9 of the bill would make consequential amendments to the *Energy Supplies Emergency Act*, the *Excise Tax Act* and the *Canada Grain Act*.

H. Coming into Force

According to clause 10, the bill, any provision of the bill or any provision of any legislation enacted by the bill would come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.

COMMENTARY

There has been little or no commentary on the bill in the press, though the deregulation of inter-provincial bus transportation appears to be a contentious issue. In response to concerns and questions raised in the House after the bill had been introduced, Mr. Collenette said that the proposals were the result of a process that had gone on for three or four years and arose from a general consensus among the provinces and the federal government that there should be a shift toward freer movement of goods and people within Canada. Mr. Collenette further noted that consultations with the provinces had revealed that certain provinces had concerns about the bill, while other provinces, such as Ontario, did not. The Minister said that this was a matter that Members could bring up during second reading debate on the bill in the House.

1-800-O-Canada

Maintained by Communications Coordination Services Branch of Public Works and Government Services Canada

Copyright & Disclaimers

Direction de la recherche parlementaire

Les documents qui figurent sur ce site ont été rédigés par le personnel de la Direction de la recherche parlementaire; ils visent à tracer, à l'intention des parlementaires canadiens, dans un libellé simple et facile à saisir, le contexte dans lequel chaque projet de loi gouvernemental examiné a été élaboré et à fournir une analyse de celui-ci. Les résumés législatifs ne sont pas des documents gouvernementaux; ils n'ont donc aucun statut juridique officiel et ils ne constituent ni un conseil ni une opinion juridique. Prière de noter que la version du projet de loi décrite dans un résumé législatif est celle qui existait à la date indiquée au début du document. Pour avoir accès à la plus récente version publiée du projet de loi, veuillez vous rendre sur le site parlementaire Internet à l'adresse suivante www.parl.gc.ca.

LS-341F

PROJET DE LOI C-77 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

Rédaction :
David Johansen
Division du droit et du gouvernement
Le 31 mai 1999

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-77

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du Projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	25 mars 1999	Première lecture :	
Deuxième lecture :		Deuxième lecture ::	
Rapport du comité :		Rapport du comité :	
Étape du rapport :		Étape du rapport :	
Troisième lecture :		Troisième lecture :	

Sanction royale :
Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publicaiton est indiqué en **caractères gras.**

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE

ANALYSE

A. Généralités

B. Objectifs

C. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier

D. Entreprises extra-provinciales de transport par autocar

E. Exemptions, règlements, contrôle d'application et mesures de contrainte

F. Dispositions transitoires

G. Modifications corrélatives

H. Entrée en vigueur

COMMENTAIRE

PROJET DE LOI C-77 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

CONTEXTE

Le 25 mars 1999, le projet de loi C-77, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, a été déposé à la Chambre des communes par l'hon. Stéphane Dion au nom du ministre des Transports, l'hon. David Collenette.

La *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) s'applique aux entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar), à savoir des transporteurs routiers nationaux ou étrangers qui offrent des services dans plusieurs provinces ou à l'étranger. Le gouvernement fédéral a l'obligation constitutionnelle de réglementer ces entreprises, mais la LTR délègue ce pouvoir aux provinces.

En vertu des modifications apportées à la loi en 1987, la réglementation (délivrance de permis) par les provinces des entreprises extra-provinciales de camionnage a été subordonnée à l'application de normes d'aptitude (sécurité et assurances) prescrites par le gouvernement fédéral et à l'élimination de la plupart des contrôles économiques. Les modifications ont également investi le gouvernement fédéral du pouvoir de réglementer l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers extra-provinciaux.

La LTR comporte quatre grands volets :

- L'article 3 ? concernant la sécurité ? permet au gouvernement fédéral de réglementer les entreprises extra-provinciales de transport routier concernant la sécurité de leur exploitation.
- La partie I (articles 4-6) ? concernant le transport par autocar ? permet aux provinces de réglementer les

entreprises extra-provinciales de transport par autocar comme elles l'entendent.

- La partie II (articles 7-10) ? concernant le camionnage ? permet aux provinces de réglementer les entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles l'entendent, pourvu qu'elles permettent à tous les transporteurs qui respectent les normes d'aptitude (en matière de sécurité et d'assurances) prescrites par le fédéral d'exploiter leur entreprise.
- La partie III (articles 11-15) ? concernant le camionnage intra-provincial ? permet aux provinces de réglementer l'exploitation intra-provinciale des entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles l'entendent.

D'autres volets de la Loi actuelle portent sur le contrôle d'application et les modifications corrélatives apportées à d'autres lois.

Selon le document de principe de Transports Canada intitulé *Examen de la Loi sur les transports routiers* (février 1998), le secteur canadien du transport routier a beaucoup évolué depuis 1988. La déréglementation a marqué le début d'une ère dans laquelle les gouvernements ont mis l'accent sur l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers. Depuis 1988, la réglementation canadienne a été établie en partie à la suite d'initiatives commerciales nationales et internationales visant à éliminer les obstacles au commerce dans les services de transport. Autant l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) que l'Accord sur le commerce intérieur prévoient des efforts d'harmonisation des normes et d'élimination des barrières dans le secteur du transport routier. Au Canada, l'Accord sur le commerce intérieur prévoit l'examen, par un groupe de travail gouvernement-industrie, du secteur du transport par autocar, qui est fortement réglementé.

Selon le document de principe du ministère, le gouvernement et l'industrie reconnaissent qu'un régime uniforme de sécurité du transport routier doit être fondé sur des normes reconnues. Depuis 1988, les gouvernements fédéral et provinciaux ont favorisé l'établissement et l'application de normes canadiennes par le truchement du Code canadien de sécurité (CCS), qui régit les transporteurs routiers commerciaux. Ces normes sont établies par des comités composés de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'industrie et de la population, qui font rapport au gouvernement par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté les normes du CCS et les ont appliquées dans leur presque totalité, quoique pas toujours de la même façon. Les modifications proposées à la LTR dans le projet de loi C-77 visent à favoriser l'application uniforme de la réglementation émanant des différents gouvernements.

En annonçant les modifications proposées, M. Collenette a déclaré : « Ces modifications établissent que la sécurité des transporteurs est l'élément principal de la réglementation fédérale des transporteurs routiers et créent les moyens pour assurer une uniformité nationale de la réglementation de la performance de la sécurité. Ces modifications éliminent aussi les obstacles à la concurrence dans l'industrie du transport par autocar, tout en offrant la latitude nécessaire pour traiter du transport en régions rurales dans un environnement déréglementé. »

S'inspirant des réformes entreprises en 1987, les modifications proposées visent à moderniser et à simplifier la réglementation des entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar) au Canada.

Elles auraient plus précisément pour effet :

- d'établir un cadre national de réglementation permettant aux provinces d'administrer un régime de sécurité s'appliquant aux entreprises extra-provinciales de transport routier, régime fondé sur des normes de sécurité nationales, inscrites dans le Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (en particulier la norme 14 sur l'examen de la conformité et les cotes de sécurité);
- de prévoir une politique nationale de mise en œuvre de ce cadre;
- d'assurer que le Canada dispose des moyens nécessaires pour harmoniser la réglementation des transporteurs routiers avec les normes internationales, en créant avec les divers pays des mécanismes de reconnaissance réciproque de normes, de cotes et d'évaluation du rendement en matière de sécurité dans le transport routier; et
- d'éliminer progressivement, en deux ans, la réglementation économique de l'industrie du transport extra-provincial par autocar.

Dans un communiqué, M. Collenette a déclaré : « Ces modifications respectent les objectifs du gouvernement du Canada de promouvoir la sécurité, de moderniser la réglementation des transports, de réduire le fardeau réglementaire sur l'industrie et d'aider à améliorer l'efficacité et la productivité de l'industrie ».

ANALYSE

A. Généralités

Les articles 1 à 6 du projet de loi modifieraient la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, les articles 7 à 9 modifieraient trois autres lois en conséquence et l'article 10 établirait l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

L'article 1 modifierait l'article 1 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*; la nouvelle loi s'appellerait Loi sur les transports routiers.

L'article 2 abrogerait certaines définitions du paragraphe 2(1) de la Loi, dont les définitions de « entreprise de camionnage locale » et de « office provincial ». Il ajouterait deux nouvelles définitions pertinentes : une « entreprise extra-provinciale de transport routier » s'entendrait d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou d'une entreprise de camionnage extra-provinciale, les deux étant définies dans la Loi actuelle; et une « autorité provinciale » s'entendrait d'une personne ou organisme ayant, en vertu de la loi d'une province, le pouvoir de contrôler ou de régir les entreprises de transport routier dont l'exploitation est limitée à la province.

L'article 3 abrogerait les articles 3 à 10 de la Loi et les remplaceraient par les articles 3 à 10.5 proposés.

B. Objectifs

La Loi actuelle n'établit aucune politique générale des transports. Le paragraphe 3(1) proposé établirait les objectifs de la Loi : assurer la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier; axer le régime de réglementation de ces entreprises sur l'évaluation de leur rendement en matière de sécurité en fonction du Code national de sécurité pour les transporteurs routiers; et appliquer à celle-ci uniformément, à l'échelle du Canada, les normes d'exploitation auxquelles elles sont assujetties. En vertu du 3(2) proposé, le gouverneur en conseil pourrait, sur recommandation du ministre et après consultation des provinces par celui-ci, faire des déclarations de principe sur les transports qui soient compatibles avec les objectifs énoncés au paragraphe 3(1). Le paragraphe 3(3) proposé stipule que les autorités provinciales devraient, à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier, tenir compte de toutes les déclarations de principe sur les transports faites aux termes du paragraphe 3(2) proposé.

Le ministre pourrait mener les recherches, enquêtes et évaluations qu'il estime nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de la Loi (paragraphe 3.1 proposé).

Le ministre pourrait, après consultation des provinces et aux conditions qu'il précise, conclure avec les gouvernements provinciaux ou d'autres personnes ou organismes des accords visant la mise en œuvre des objectifs énoncés au nouvel article 3 (alinéa 3.2(1) proposé). De plus, le ministre pourrait, après de telles consultations, conclure avec des États étrangers des ententes pour favoriser la mise en œuvre des objectifs de la Loi, notamment la reconnaissance au Canada des documents similaires aux certificats d'aptitude à la sécurité délivrés par ces États et la reconnaissance par ceux-ci de ces certificats (alinéa 3.2(2) proposé). Selon le document de travail du ministère sur les modifications proposées à la LTR, cette reconnaissance réciproque des normes et des cotes favoriserait une circulation des biens plus efficace et plus productive et s'inscrirait dans l'objectif d'harmonisation internationale de l'ALÉNA.

C. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier

En fait, les modifications proposées à la LTR permettraient aux provinces et aux territoires dont les régimes de conformité en matière de sécurité sont compatibles avec les normes du CNS d'attribuer à une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) une cote de sécurité et d'émettre en conséquence un certificat d'aptitude à la sécurité reconnu par les autres autorités canadiennes. Dans le cas des entreprises extra-provinciales affichant un piètre rendement en matière de sécurité, les modifications proposées permettraient également à une province ou à un territoire, en vertu de la Loi, d'appliquer des sanctions, notamment de baisser la cote de ces entreprises et de révoquer leurs certificats d'aptitude à la sécurité et donc leur droit d'exploitation.

En vertu du paragraphe 4(1), l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) serait subordonnée à l'obtention d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré sous le régime de la Loi sur les transports routiers. La forme du certificat importerait peu (4(2)).

L'autorité provinciale de chaque province pourrait, en conformité avec les éventuels règlements, délivrer à une

personne ou à un organisme un certificat d'aptitude à la sécurité pour l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier (paragraphe 5(1) proposé). Un tel certificat d'aptitude à la sécurité serait valide partout au Canada (paragraphe 5(2) proposé). L'autorité provinciale qui examine les décisions relatives à la délivrance ou à la révocation des certificats d'aptitude à la sécurité pourrait établir des règles et une procédure applicables à cet égard. À défaut de telles règles ou procédure, les règles et la procédure régissant dans la province le droit à l'examen des décisions relatives à la délivrance et à la révocation des permis aux entreprises de transport routier s'appliqueraient (paragraphe 5(3) proposé).

S'il est convaincu, après consultation des provinces, qu'une autorité provinciale dans une province ne délivre pas les certificats d'aptitude à la sécurité conformément à la Loi, le ministre pourrait, par arrêté, retirer à celle-ci le pouvoir de délivrance de tels certificats (paragraphe 6(1) proposé), à compter de la date de publication de l'arrêté dans la *Gazette du Canada* (paragraphe 6(2) proposé). L'entreprise extra-provinciale de transport routier qui est titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité provinciale à qui le pouvoir de délivrance a été retiré devrait, dans les 60 jours suivant la publication de l'arrêté, remettre à une autre autorité provinciale une déclaration selon laquelle elle est assujettie à sa surveillance (paragraphe 6(3) proposé).

Conformément à l'article 7 proposé, s'il est convaincu que l'autorité provinciale en cause a remédié à l'inobservation et a établi un plan visant à éviter toute nouvelle inobservation, le ministre, par arrêté, annulerait l'arrêté qu'il a pris au titre du paragraphe 6(1) proposé.

D. Entreprises extra-provinciales de transport par autocar

La LTR permet actuellement à chaque province de réglementer les entreprises extra-provinciales de transport par autocar de la même manière qu'elle réglemente les entreprises locales de transport par autocar (c'est-à-dire strictement intra-provinciales). La Loi stipule maintenant que, dans une province dont la loi impose un permis pour l'exploitation d'une entreprise de transport local par autocar, toute entreprise extra-provinciale de transport par autocar doit détenir un permis délivré aux termes de la partie I de la Loi. La Loi précise aussi que l'autorité provinciale peut, à sa discrétion, délivrer le permis de transport extra-provincial par autocar aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de transport local par autocar. En outre, l'autorité provinciale qui détermine ou régit les tarifs applicables au transport local par autocar peut, à sa discrétion, déterminer ou régir les tarifs applicables au transport extra-provincial par autocar aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de transport local par autocar.

Selon le document de travail du ministère sur les modifications proposées à la LTR, le régime actuel de réglementation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar est de plus en plus inégal et de plus en plus fragmenté. Selon le ministère, plusieurs provinces et territoires sont prêts à abandonner toute forme de réglementation économique, et la déréglementation sous le régime de la LTR assurerait un traitement uniforme des transporteurs extra-provinciaux. Le projet de loi propose l'élimination graduelle de la réglementation économique de l'industrie du transport extra-provincial par autocar.

L'article 8 proposé à l'article 3 du projet de loi stipule que les articles 4 à 7 proposés (décrits ci-dessus et

concernant la délivrance d'un certificat d'aptitude à la sécurité) et les articles 9 à 10.5 proposés (décrits ci-dessous) s'appliqueraient à toute « entreprise extra-provinciale de transport par autocar », laquelle est définie comme suit dans la Loi actuelle : « ouvrage ou entreprise de transport de voyageurs ou de voyageurs et de marchandises par autocar reliant une province à une ou plusieurs autres provinces ou débordant les limites d'une province ».

Une province pourrait obliger les entreprises extra-provinciales de transport par autocar à informer l'autorité provinciale compétente des services qu'elles offrent et à publier leurs tarifs et horaires ainsi qu'un préavis de leur intention de ne plus fournir tout ou partie des services (article 9 proposé).

Les articles 10.1 à 10.5 s'appliqueraient aux personnes ou organismes qui effectuent le transport de voyageurs entre deux points situés dans une province (c'est-à-dire transport intra-provincial) dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar (article 10 proposé).

En vertu de l'article 10.1 proposé, le transport intra-provincial de voyageurs par autocar effectué par une personne ou un organisme dans une province dont la loi impose un permis pour l'exploitation d'une entreprise de transport local de voyageurs par autocar serait subordonné à la détention par cette personne ou cet organisme du permis prévu à l'article 10.2 proposé.

L'autorité provinciale pourrait, à sa discrétion, délivrer le permis de transport intra-provincial de voyageurs par autocar aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de transport local de voyageurs par autocar (article 10.2 proposé).

L'autorité provinciale qui détermine ou régit les tarifs applicables au transport local de voyageurs par autocar pourrait, à sa discrétion, déterminer ou régir les tarifs applicables au transport intraprovincial de voyageurs par autocar aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de transport local de voyageurs par autocar (article 10.3 proposé).

Dans l'exercice des pouvoirs discrétionnaires que lui accorderaient les articles 10.2 et 10.3 proposés, l'autorité provinciale appliquerait aux entreprises extra-provinciales de transport par autocar les mêmes critères que ceux qu'elle appliquerait, en pareilles circonstances, aux entreprises de transport local par autocar (article 10.4 proposé).

En vertu du paragraphe 10.5(1) proposé, sous réserve du paragraphe 10.5(2) proposé, les articles 10 à 10.4 proposés cesseraient d'avoir effet deux ans après la date d'entrée en vigueur de l'article 10.5. Selon le paragraphe 10.5(2), sur recommandation du ministre après consultation des provinces par lui, le gouverneur en conseil pourrait, par décret, proroger pour une période spécifiée la durée d'application des articles 10.1 à 10.4.

Certaines dispositions auraient pour effet de réglementer en deux ans le transport extra-provincial par autocar tout en permettant aux provinces et territoires de continuer de réglementer entre-temps le transport intra-provincial par autocar par des entreprises extra-provinciales. Selon le document de travail du ministère sur les

modifications proposées à la LTR, cette déréglementation permettrait à l'industrie du transport extraprovincial par autocar d'être plus efficace et plus productive, en favorisant la concurrence.

E. Exemptions, règlements, contrôle d'application et mesures de contrainte

L'article 4 modifierait le présent article 16 de la loi et ajouterait à celle-ci un nouvel article 16.1.

L article 16 de la Loi actuelle, qui deviendrait le paragraphe 16(1), stipulerait qu'à l'avenir, s'il estime que la mesure est d'intérêt public et n'est pas susceptible de compromettre la sécurité du transport routier, le ministre pourrait, après consultation des provinces éventuellement touchées, soustraire à l'application de tout ou partie de la Loi, selon des modalités générales ou particulières de temps ou de lieu, une personne, tout ou partie d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ou une catégorie d'entreprises extra-provinciales de transport routier. En vertu du 16(2) proposé, le ministre pourrait assortir l'exemption des conditions qu'il estime indiquées.

Conformément au paragraphe 16.1(1) proposé, le gouverneur en conseil pourrait par règlement, sur recommandation du ministre après consultation par celui-ci des provinces éventuellement touchées, établir des catégories d'entreprises extra-provinciales de transport routier pour application de tout ou partie des règlements; régir les critères conformément auxquels les autorités provinciales pourraient délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité au titre de l'article 5; et déterminer la nature, l'étendue et les conditions des assurances et cautionnements dont devraient être munis les entreprises extra-provinciales de transport routier. Les règlements pris en vertu du paragraphe pourraient incorporer par renvoi : a) toute norme relative à la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport routier, avec ses modifications successives; et b) toute règle de droit provincial relative aux entreprises de transport routier, avec ses modifications successives (article 16.2 proposé).

L'article 5 du projet de loi remplacerait les paragraphes 17(1) et (2) de la Loi actuelle par les paragraphes 17(1) à (3) proposés afin de refléter les modifications proposées dans le projet de loi. En vertu du 17(1) proposé, le ministre devrait, s'il constate qu'un gouvernement dans un État étranger s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit d'entreprises extra-provinciales de transport routier canadiennes en exploitation dans cet État ou entre cet État et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du ministre des Affaires étrangères, en vue de faire cesser ces pratiques. Le paragraphe 17(2) proposé renvoie à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office provincial » et à un « certificat d'aptitude à la sécurité » plutôt qu'à un « permis ». L'autorité provinciale visée par un décret serait tenue de se conformer au décret (paragraphe 17(3) proposé).

L'article 6 du projet de loi remplacerait les articles 22 à 35 de la Loi actuelle par les nouveaux articles 22 à 26. En vertu de l'article 22 proposé, la Loi renverrait désormais à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office provincial ».

F. Dispositions transitoires

Le titre précédant les articles 23 à 26 serait intitulé « Dispositions transitoires ».

Selon l'article 23, proposé dans le cas où l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier serait autorisée dans une province la veille de l'entrée en vigueur du présent article, l'entreprise serait réputée être titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré au titre de l'article 5 proposé.

L'article 24 proposé porte sur le permis d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar dans une province, délivré sous le régime d'une loi de la province et valide la veille de l'entrée en vigueur de cet article. Ce permis serait réputé être un permis délivré en application des articles 10 à 10.5 proposés s'il a été délivré à une personne qui était titulaire d'un permis délivré pour la même entreprise en application de la loi dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du nouvel article.

En vertu du paragraphe 25(1)proposé, sous réserve du paragraphe 25(2) proposé, les demandes de permis, effectuées en application des articles 5, 8 ou 13 de la Loi actuelle, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 25 proposé, et qui seraient pendantes la veille de cette entrée en vigueur, seraient réputées être des demandes de permis présentées en application de l'article 5 et seraient traitées selon les termes de la Loi. En vertu du paragraphe 25(2) proposé, les demandes de permis à l'égard du transport intra-provincial par autocar présentées en application de l'article 5 de la Loi, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 25 proposé, et qui seraient pendantes la veille de cette entrée en vigueur, seraient réputées avoir été présentées en application de l'article 5 ainsi que des articles 10 à 10.5 proposés, et seraient traitées selon les termes de la Loi.

Entre la fin de la quatrième année et celle de la cinquième année suivant l'entrée en vigueur de l'article 26 proposé, le ministre effectuerait un examen complet de l'application et des effets des modifications apportées à la Loi actuelle par le projet de Loi et rédigerait, sans délai, un rapport sur ses conclusions (paragraphe 26(1) proposé). Le ministre tiendrait le rapport à la disposition du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière dès la première réunion du Conseil suivant son achèvement (paragraphe 26(2)proposé).

G. Modifications corrélatives

Les dispositions 7 à 9 du projet de loi apporteraient des modifications corrélatives à la *Loi d'urgence sur le approvisionnements d'énergie*, à la *Loi sur la taxe d'accises* et à la *Loi sur les grains du Canada*.

H. Entrée en vigueur

Selon l'article 10, si le projet de loi est adopté, la nouvelle loi ou telle de ses dispositions, ou telle des dispositions édictées par la nouvelle loi, entrerait en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRE

La presse n'a fait que très peu état du projet de loi même si la question de la déréglementation du transport inter-provincial par autocar est sujette à litige. En réponse aux préoccupations et aux questions soulevées en Chambre

après le dépôt du projet de loi, M. Collenette a affirmé que les modifications ont été proposées à la suite d'un examen qui a duré trois ou quatre ans et qu'elle sont le fruit d'un consensus général entre les provinces et le gouvernement fédéral, selon lequel il faut favoriser une circulation plus libre des biens et des services au Canada. M. Collenette a ajouté que les consultations avec les provinces ont révélé que le projet de loi préoccupe certaines provinces mais que d'autres, par exemple l'Ontario, ne s'en inquiètent pas. Selon le ministre, c'est là un point que les députés pourront soulever à la Chambre lors du débat sur le projet de loi en deuxième lecture.

1-800-O-Canada

Mise à jour par la Direction générale des services de coordination des communications de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Droits d'auteur et avertissements